

Mit ausgerolltem Klüver entfaltet das Schiff sein ganzes Temperament



## Für alle Gewässer **Atlantic 38**

Sie ragt aus der Masse der oft gleich aussehenden Kunststoffyachten heraus: Die Linien über und unter der Wasserlinie, das Rigg, Cockpitdesign und Beschlagsausstattung weisen auf eine außergewöhnliche Yacht hin

Von Ralf G. Weise Grafik: Jochen Peschke

**D**ie *Atlantic 38* ist das jüngste Produkt der kleinen Werft in Harlingen und die kleine Schwester der 42, die wir vor drei Jahren für den PALSTEK Probe gesegelt haben (Heft 3/98). Sturm hatten wir leider nicht, doch guten Segelwind, als wir die Schleuse in Richtung Waddenzee verließen.

**Unter Motor:** Zunächst probierten wir die Motoreigenschaften aus. Eingebaut ist ein Dreizylinder *Yanmar* mit 28 Kilowatt Leistung. Die Kraft

wird über eine Welle mit wassergeschmierten Lagern auf den *Max-Prop* geleitet. Die Marschfahrt liegt bei 2.500 Umdrehungen pro Minute. Dabei ist es unter Deck noch nicht zu laut, und die Reserve aus dem Tank reicht bei guten sechs Knoten Fahrt für fast 500 Seemeilen. Maximal dreht die Maschine 3.400 Umdrehungen pro Minute; sie treibt das Schiff dann auf 7,7 Knoten. Beim Abstoppen ist ein deutlicher Radeffekt nach Backbord spürbar, und erst bei etwa zwei Knoten Fahrt über

den Achtersteven gehorcht das Schiff dem Ruder. Auch in langsamer Fahrt voraus reagiert die *Atlantic* zögernd, da die Schraube zwischen den beiden Rudern liegt und diese folglich nicht direkt anströmen kann. Erst wenn das Schiff deutlich Fahrt voraus macht, gehorcht es dem Steueremann. So ist das als Extra eingebaute Bugstrahlruder mit einer Leistung von vier Kilowatt gerade für enge Häfen eine praktische Hilfe. Zur Wartung und Kontrolle sind einige Maschinenkomponenten wie der



**Das Schiff lässt sich sehr feinfühlig steuern und liegt ausgezeichnet auf dem Ruder; die Sitzposition des Rudergängers ist verbesserungswürdig**

**Geschützte Crew und geschützte Instrumente unter der festen Sprayhood**

Ölmesstab leicht durch eine Seitenklappe vom WC-Raum aus erreichbar. An den Seewasserfilter gelangt man sogar von der Backskiste aus; er liegt deutlich über der Wasserlinie und kann leicht kontrolliert und gereinigt werden.

Für die große Inspektion wird eine Klappe im Cockpitboden geöffnet: Dann liegt die ganze Maschine von allen Seiten gut erreichbar vor einem. Ausgerüstet ist der Maschinenraum mit einer automatischen Feuerlöschanlage: Mit Löschschaum gefüllte Schläuche schmelzen bei einer bestimmten Temperatur und sprühen dann ein Löschmittel in den Maschinenraum.

**Unter Segeln:** Das Schiff ist ungewöhnlicherweise mit einem Kutterrigg getakelt. Da dieses Rigg bei Windstärken bis etwa fünf Beaufort verhältnismäßig umständlich zu bedienen ist und aerodynamisch nicht optimal arbeitet, sieht man es in unseren Küstenrevieren selten. Wenn man dagegen bei starkem oder stürmischem Wind den großen Klüver einrollt und mit der kleinen Kutterfock weitersegeln kann, zeigen

sich die Vorteile des Kutterriggs. Das konnten wir vor einigen Jahren gut auf der *Atlantic 42* ausprobieren. Mit einem bis zwei Reffs im Groß und der kleinen Kutterfock war das Schiff zwischen 26 und 35 Knoten Wind optimal besegelt.

Heute weht der Wind zunächst mit höchstens zwölf Knoten (knapp vier Beaufort). Als wir das Großsegel gesetzt und getrimmt haben, ist das Schiff zunächst nicht besonders flott und kommt höchstens auf drei Knoten Fahrt. Sehr lebendig wird es auch nicht mit der zusätzlich ausgerollten kleinen Stagfock, fünf Knoten sind maximal möglich. Dabei liegt das Schiff aber willig auf dem Ruder, kreuzt gut, das kleine Vorsegel ist leicht zu bedienen, und das Schiff hat bis etwa 40 Grad am wahren Wind nur wenig Abdrift. Alles in allem eine gute Garderobe, wenn man enge Fahrwasser aufkreuzen will oder den gewundenen und flachen Rinnen der Waddenzee folgt.

Als der Klüver ausgerollt wird, entfaltet das Schiff sein Temperament. Bei halbem Wind laufen wir schon über sieben Knoten. Als es später auf fünf Beaufort aufbrist, erreichen wir sogar

acht Knoten, also Rumpfgeschwindigkeit.

Dann bringen wir das Schiff hoch an den Wind. Die Segel stehen nur befriedigend, lassen sich im Vorliek aber gut durchsetzen und dicht schoten. Zusammen mit dem ausgefeilten Unterwasserschiff ermöglichen sie 35 Grad wahre Höhe am Wind. Dabei laufen wir noch fünf Knoten Fahrt, für das neun Tonnen schwere Tourenschiff ein erstaunlich guter Wert, der mit optimalem Segelschnitt sicherlich weiter verbessert werden könnte.

Wie zu erwarten war, geht das Schiff schnell und präzise durch den Wind. Dabei ist die Handhabung des Klüvers einfacher als gedacht. Er gleitet gut an dem Kutterstag vorbei und kann mit den großen Winschen schnell geholt werden. Da man aber mehr Weg in der zu holenden Part hat und eine zweite Schot umlegen muss, macht die Wende doch mehr Arbeit als auf einer Slup.

Auf dem Ruder liegt die *Atlantic* ausgewogen und gleichzeitig lebendig: Jeden noch so kleinen Steuerbefehl setzt das Schiff spontan um, dabei kann der Rudergänger das



**Funktionell: die Kartenecke**

Steuerrad mit zwei Fingern führen. Feinfühlig segelt er so den Winddrehungen hinterher. Lässt er das Rad los, segelt das Schiff zunächst weiter seinen Kurs, fällt dann aber leicht ab. Frischt es etwas auf, läuft das Boot absolut ausgeglichen, und

erst ab 16 bis 18 Knoten Wind macht sich eine ganz leichte Luvgerigkeit bemerkbar. Dieses gute Steuerverhalten liegt zum großen Teil an den ausgewogenen Linien, die der Konstrukteur Dick Zaal gezeichnet hat; zum anderen an der gut abgestimmten und hydrodynamisch ausgefeilten Doppelruderanlage und dem Kardan-Steuersystem von *Whitlock*. Diese Ruderanlage ist so konstruiert, dass bei Beschädigung ein Ruder auskuppelt und man dann mit dem intakten Pendant weitersteuern kann. Sollte das auch nicht mehr funktionieren, kann sehr schnell eine Notpinne aufgesetzt werden. Auffallend leicht setzt das Schiff Böen in Fahrt um. Es ist zwar recht schwer, doch auch sehr steif. So krängt es bei kräftigeren Drückern nicht gleich weg, sondern lässt den Mast durch seine enorme Stabilität lange Zeit relativ aufrecht in den Wind ragen. Abge-

sehen von der guten zu erzielenden Geschwindigkeit kann man so auch besser an Bord leben. Die Endstabilität bei gefiertem Schwenkkiel beträgt übrigens beachtliche 138 Grad. Ein Wert, der ungefähr zwanzig Grad über dem Durchschnitt der leichtgebauten Mitbewerber liegt. Das Cockpit ist für das Segeln auf hoher See gestaltet. Nicht eine leichte und modische Sprayhood aus Persenning, sondern eine solide Hutze aus Aluminium schützt den vorderen Teil des Cockpits. Hier können die Seen noch so kräftig zuschlagen, der Niedergang und die im vorderen Bereich sitzende Crew bleiben geschützt. Ein weiterer Vorteil ist, dass solide Handläufe auf diesem Aufbauteil angeschweißt sind und durch runde Deckslichter von hier der Stand der Segel beobachtet werden kann. Da dieser geschützte Teil etwas tiefer liegt und die Duchten teilt, kann

**Die Werft:** *Atlantic BV* in Harlingen ist ein typischer Handwerksbetrieb: Zwölf Handwerker bauen ein oder zwei Aluminiumrundspanter zur gleichen Zeit aus und führen Service- oder Reparaturarbeiten an anderen Yachten durch. Außerdem liegen auf dem werfteigenen Gelände Schiffe im Winterlager, und bis zu 60 Yachten dümpeln an der eigenen Steganlage.

Anfangen hat die Werft vor etwa zwölf Jahren mit der *Atlantic 36* und der Festkielversion der *Greyhound*. Als später die *Atlantic 42* dazu kam, wurde das Personal von sieben auf zwölf Leute aufgestockt. Heute umfasst das Programm vier Schwenk- oder Hubkieler zwischen 36 und 51 Fuß Länge.

Die Rümpfe der *Atlantic* lässt die Werft in dem einige Kilometer entfernten Metall verarbeitenden Betrieb von *Koopmanns* in Sneek bauen. Konstrukteur Dick Zaal liefert die Aufmaße der *Atlantic*-Kaskos auf Diskette. Mithilfe dieser Daten werden Modelle der einzelnen Spanten mit CNC-Fräsen aus Holz gefertigt, die nach diesen Modellen gebogen und dann aufgestellt werden. Die Bleche für die Beplankung schneidet eine Fremdfirma ebenfalls nach Diskettenvorlage fertig zu und liefert sie dann an *Koopmanns*. Mit hydraulischen Walzen werden die Platten geformt und an das enge Gerüst aus Quer- und Längsspannten geheftet und untereinander verschweißt. *Atlantic BV* übernimmt dann den Ausbau des fertig

verschweißten und mit Schwenkkiel, Doppelruderanlage und Tanks ausgestatteten Schiffes. Bei der Furnierwahl hat der zukünftige Eigner die Möglichkeit, zusammen mit einem Werftmann das Holz beim Händler selber auszusuchen. So kann er nicht nur die Holzart, sondern auch Farbe und Flammung bestimmen.

Auch auf den Einbau der Elektrik verwenden die Harlinger viel Sorgfalt. 24 Volt sind Standard; die zweipolige Verlegung der Kabel soll Elektrolyse ausschließen. Zwei ältere *36er*, die ich näher in Augenschein nehmen konnte, waren denn auch korrosionsfrei. Nach dem vollständigen Ausbau wird das Schiff lackiert, geriggt und nach einem gründlichen Probeaufbau dem neuen Eigner übergeben.



**In Harlingen werden die Holzteile eingepasst**



**Aufwändig: Rundspannten auf Längs- und Querspannten**

man sich auf ihnen nicht lang ausstrecken. Im achteren Bereich des Cockpits befindet sich das große Steuerrad mit einem konvex geformten Sitz dahinter. Eine bequeme Sitzposition in Luv oder Lee konnte ich allerdings nicht finden, und von der Mitte aus hatte ich auch Probleme, über den Aufbau zu schauen. Hier wäre eine angepasste Gräting, die über die gesamte Querdurcht reicht, eine gute Verbesserung. Stauraum gibt es in der tiefen Backskiste an Steuerbord und in einer flachen an Backbord. Achtern ist Platz für die Gasflaschen. Auf das sicher zu begehende Vorschiff gelangt man über die breiten Seitendecks, die außen durch die 70 Zentimeter hohe Seereling begrenzt sind. Auf dem Aufbau gibt es solide angeschweißte Handläufe, die leider nicht über die gesamte Aufbaulänge reichen.

**Die Inneneinrichtung:** Unter Deck ist das Schiff in hoher Qualität ausgebaut. Eignerwünsche können weitgehend berücksichtigt werden. Dominiert wird der Ausbau durch den Schwenkkielkasten in der Mitte des Salons, um den herum die Einrichtung gruppiert ist. Auf dem Testboot standen hier zwei Sofas zur Verfügung, die auch als Seekojen nutzbar gemacht werden können. Pantry, Kartentisch und die beiden Schlafkabinen sind großzügig angelegt. Stauraum gibt es überall reichlich, so sind alleine im Bereich des Kartentischs und der Pantry jeweils zehn Schapps eingebaut.

Gut gefallen hat mir, dass die Schiffstechnik mit ihrer Elektrik und die Bilge leicht zugänglich sind.


Der sichere Niedergang ist seegerecht. Die Handgriffe unter Deck sind an den richtigen Positionen angebracht, und man kann sich an jedem Platz in der Kajüte festhalten und abstützen: Auf den *Atlantic*-Yachten legt man - zum Glück - in erster Linie Wert auf die Nutzbarkeit der Einrichtung auf See. Modisch geschwungene Sofas und Räume, in denen man weit rutschen und fliegen kann, sind hier nicht zu finden.

**Fazit:** Die *Atlantic 38* besticht mit hohem Leistungsvermögen und ausgewogenen Segeleigenschaften. Die starke Aluminiumbauweise, die hohe Stabilität und das seegerechte Cockpit sowie die durchdachte Einrichtung machen sie zu einem Schiff für die große Fahrt auch mit kleiner Crew. Außerdem ist sie ein hochwertig verarbeitetes und ausgerüstetes Schiff. Das alles führt zu einem recht hohen Preis.

Die bemängelten Details wie schlechte Sitzposition des Rudergängers oder zu kurze Handläufe können auf Kundenwunsch modifiziert werden. ■

**Der Konstrukteur:** Dick Zaal wurde 1939 in der traditionsreichen Stadt Hoorn in Holland geboren und begann im Alter von sechzehn Jahren eine Lehre als Bootsbauer auf der Werft von E.G. van de Stadt in Zaandam.

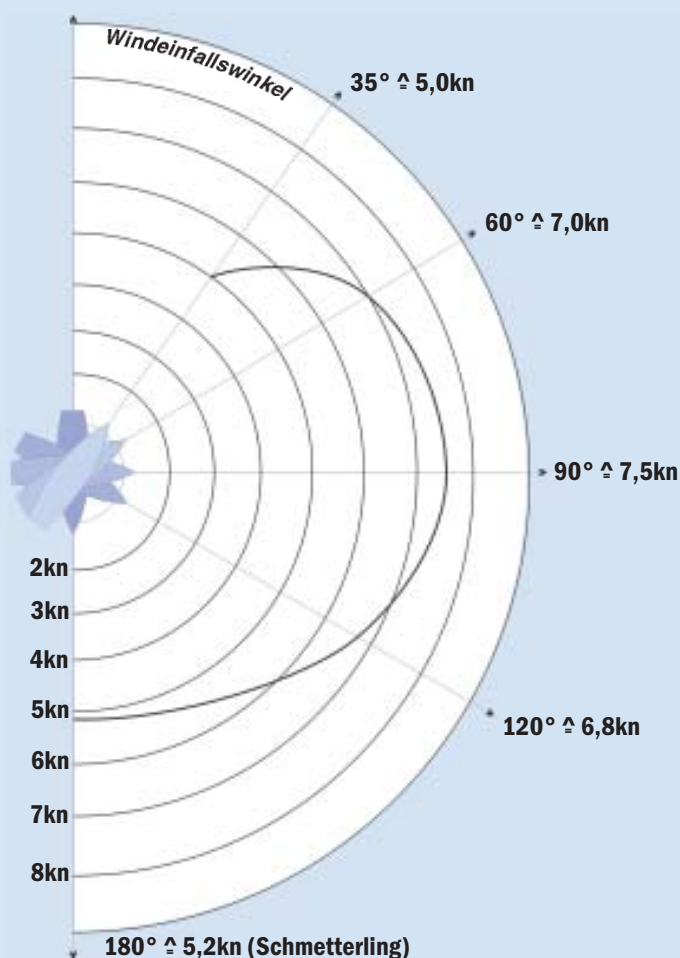
Zu jener Zeit wurden noch hauptsächlich Holzboote gebaut; es kamen aber bereits die ersten Kunststoffjollen auf den Markt, die in noch recht kleinen Serien produziert wurden. Nachdem Dick Zaal Anfang der sechziger Jahre im Innenausbau gearbeitet hatte, nutzte er die Gelegenheit, eine Stelle in dem kleinen Designbüro der Werft zu übernehmen. Zu der Zeit wurde es noch von Wim Ackermann geleitet, dem späteren Mitgründer der Waarschip-Werft.

Ackermann führte ihn in die Designarbeit ein, doch erst ein intensives Studium in seiner freien Zeit von allem was mit Yachten, Segeln und Bootsbau zu tun hat, machten ihn zu einem guten Yachtkonstrukteur. Als die Werft 1970 verkauft wurde und sich das Konstruktionsbüro selbstständig machte, ging Zaal zu *Conyplex* und arbeitete als technischer Manager und in der Qualitätskontrolle. Als Hauskonstrukteur war er der geistige Vater des kompletten *Contest*-Programms. 1980 machte er sich mit einem eigenen Konstruktionsbüro selbstständig. Seitdem arbeitet er für Werften und Privatkunden. Besonders Metallschiffe und Hub- und Schwenkkieler für Selbstbauer und kleine Serien sind seine Spezialität, doch auch *Conyplex* gehört weiterhin zu seinen Kunden. 



**Dick Zaal: Als Hauskonstrukteur von *Conyplex* war er der geistige Vater des kompletten *Contest*-Programms**

## Technische Daten



### Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	12 Knoten = 4 Beaufort
Wellenhöhe:	0,1 Meter
Besegelung:	Großsegel, Stagfock und Klüver 95,5 Quadratmeter

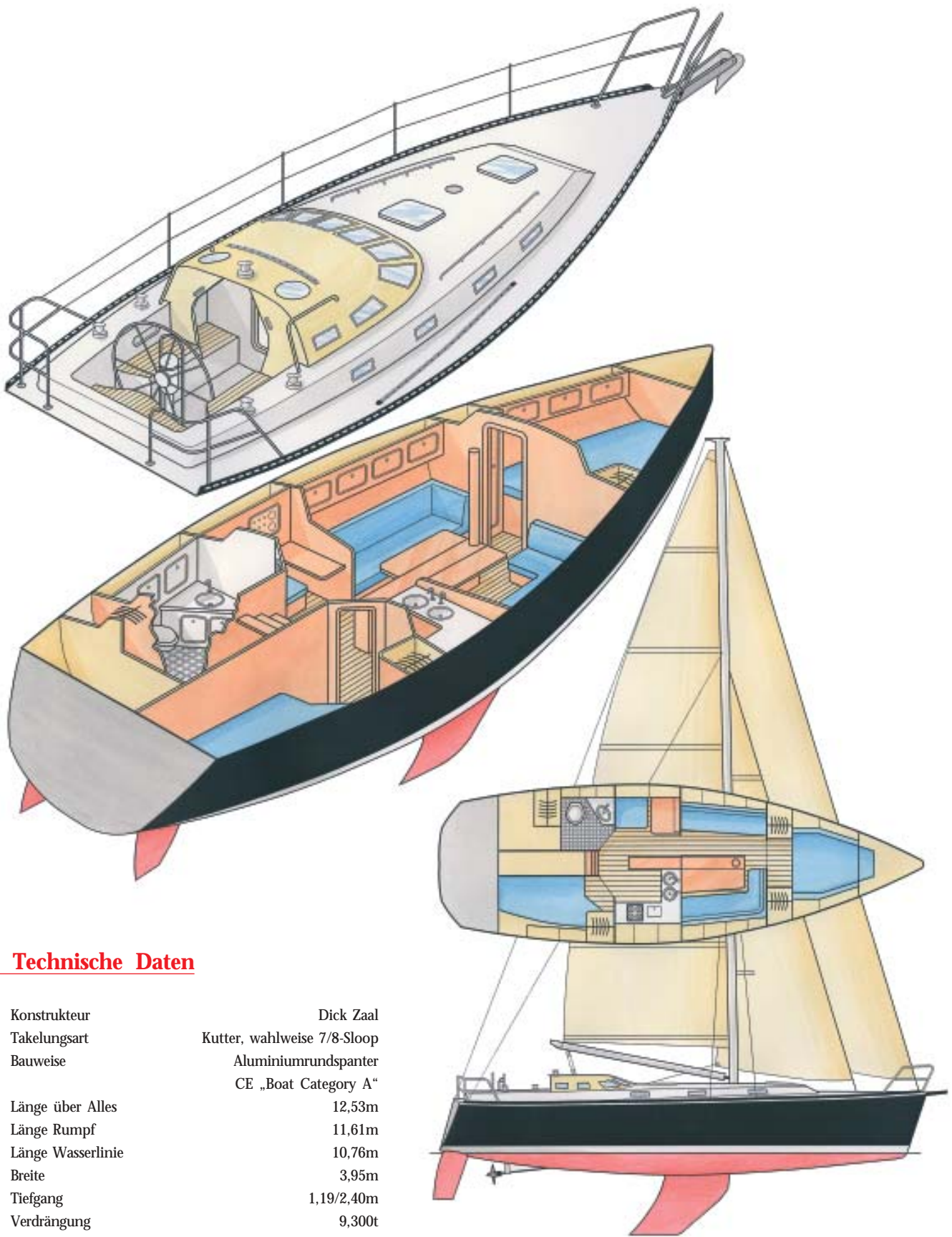
### Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion)	Hfl 665.000,- inklusive Mehrwertsteuer (entspricht etwa DM 591.000,- inkl.)
----------------------------------	---

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Zweipolige 12/24-Volt-Elektroanlage, zwei 140-Amperestunden-Gelbatterien (24 Volt), eine 140-Amperestunden-Gelbatterie (12V), eine 85-Amperestunden-Gelbatterie als Starterbatterie, acht selbstholende Winschen, *Autohelm ST60*-Echolot, Log, Windinstrumente, CQR-Anker mit Kette, fließend heiß und kalt Wasser, Holzsorte nach Wahl, zwei Lenzpumpen, zwei Feuerlöscher, Radarreflektor.

Werft:	<i>Yachtwerft Atlantic</i>
	Tel: 0031 - 517 - 41 76 58
	Fax: 0031 - 517 - 41 46 40



## Technische Daten

Konstrukteur	Dick Zaal
Takelungsart	Kutter, wahlweise 7/8-Sloop
Bauweise	Aluminiumrundspanter CE „Boat Category A“
Länge über Alles	12,53m
Länge Rumpf	11,61m
Länge Wasserlinie	10,76m
Breite	3,95m
Tiefgang	1,19/2,40m
Verdrängung	9,300t
Ballast	3,600t
Ballastanteil	38,7%
Segelfläche am Wind	95,2m <sup>2</sup>
Lattengroßsegel Kutter	35,2m <sup>2</sup>
Stagfock Kutter	16,7m <sup>2</sup>
Klüver Kutter	43,3m <sup>2</sup>
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	k.A.
Maschine	Yanmar 28 Kilowatt
Tankkapazität Diesel zirka	300l
Tankkapazität Wasser zirka	500l
Fäkalientank	70l

Stehhöhe Salon maximal	2,10m
Stehhöhe Vorschiff	1,87m
Stehhöhe Eignerkabine	2,00m
Anzahl der Kojen	6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,9kn
Längen-/Breitenverhältnis	2,94/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,64/1
spez. Segelfläche	10,2m <sup>2</sup> /t